Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11288**
18. Wahlperiode 22.02.2017

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Gesetzesentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Eisenbahnunfalluntersuchung

A. Problem und Ziel

Mit dem Fünften Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 16.04.2007 wurde die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29.04.2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) gemäß § 5 Absatz 1f Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) umgesetzt. Dabei wurde in einem Organisationserlass die Leitung der Eisenbahn-Unfalluntersuchung des Bundes (EUB) im seinerzeitigen BMVBS verankert und als operative Stelle die Untersuchungszentrale beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) geschaffen. Eine Organisationsuntersuchung im Jahr 2015 hat gezeigt, dass es sinnvoller ist, die Eisenbahnunfalluntersuchung des Bundes einer selbständigen Behörde zu übertragen.

Außerdem sind Vorschriften des Kapitels V der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.05.2016 über Eisenbahnsicherheit umzusetzen, die die Richtlinie 2004/49/EG ersetzt.

B. Lösung

Mit dem vorliegenden Gesetz werden die auf Gesetzesebene erforderlichen rechtlichen Grundlagen geschaffen.

Die genannten Rechtsänderungen betreffen das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BEVVG). Die darüber hinaus erforderli-

chen Änderungen auf Verordnungsebene werden nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erfolgen.

C. Alternativen

Zusammenfassung der Unfalluntersuchung für Eisenbahn, Luftfahrt und Schifffahrt in einer gemeinsamen Bundesstelle. Diese Alternative wurde in der Organisationsuntersuchung wegen nicht erzielbarer Synergien nicht zur Verfolgung empfohlen.

Zur Umsetzung der Vorschriften des Kapitels V der Richtlinie (EU) 2016/798 gibt es keine Alternative.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung

E. 1. Für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E. 2. Für die Wirtschaft

Erfüllungsaufwand ergibt sich durch die vorgesehene Verpflichtung der Eisenbahnunternehmen zur Stellung von Hilfsmitteln und Hilfsdiensten gemäß § 5b Absatz 4 AEG. Der Aufwand ist abhängig von der Anzahl der Ereignisse, die diese Dienste erfordern. Er wird auf Grund der Fallzahlen aus 2014 und 2015 auf ca. 130 000 Euro pro Jahr geschätzt.

E. 3. Für die Verwaltung

Auf Bundesebene entsteht ein jährlicher Mehraufwand von 11 604 Euro durch die Hebung der A-15-Planstelle des Leiters der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung auf A 16. Außerdem entsteht ein jährlicher Mehraufwand für die Wahrnehmung der Erarbeitung und Anwendung eines Programms für die gegenseitige Begutachtung der Untersuchungsstellen gemäß Artikel 22 Absatz 7 Satz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 in Höhe von 93 424 Euro (1 Dp A 14). Der einmalige Umstellungsaufwand für die Überleitung der EUB zur BEU wird vom EBA als marginal eingeschätzt. Der Mehrbedarf an Personal- und Sachmitteln wird im Einzelplan 12 ausgeglichen. Die diesbezügliche Planstelle A 14 ist im Bundeshaushalt 2017 berücksichtigt.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Auf Länderebene entsteht kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Wenngleich eine exakte Quantifizierung der entstehenden Kosten noch nicht möglich ist, sind doch Auswirkungen zumindest auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND Berlin, 22. Februar 2017

DIE BUNDESKANZLERIN

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Eisenbahnunfalluntersuchung

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Bundesrat hat in seiner 953. Sitzung am 10. Februar 2017 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Entwurf eines

Gesetzes zur Neuordnung der Eisenbahnunfalluntersuchung

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 2 wird folgender Absatz 23 angefügt:

„(23) Gefährliche Ereignisse sind Unfälle und Störungen im Eisenbahnbetrieb."

2. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1f und 1g werden aufgehoben.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 werden die Wörter „Unfällen und" gestrichen.

bb) In Satz 4 werden die Wörter „Das Eisenbahn-Bundesamt" durch die Wörter „Die für den Bund nach Satz 1 zuständige Behörde" ersetzt.

cc) In Satz 6 werden die Wörter „Satz 4" durch die Wörter „Satz 5" ersetzt.

3. § 5a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Sie haben dabei insbesondere die Aufgabe, Gefahren abzuwehren, die beim Betrieb der Eisenbahn entstehen oder von den Betriebsanlagen ausgehen."

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

b) In Absatz 4 Nummer 4 werden die Wörter „zur Untersuchung gefährlicher Ereignisse“ gestrichen.

c) In Absatz 6 Satz 1 werden die Wörter „nach § 5 Absatz 1a, 1b, 1e, 1f und 2“ ersetzt durch die Wörter „nach § 5 Absatz 1a, 1b, 1e und 2“.

d) Absatz 7 wird aufgehoben.

4. Nach § 5a werden folgende §§ 5b bis 5f eingefügt:

„§ 5b Aufgaben und Befugnisse der Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung

(1) Die Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung untersuchen Unfälle und Störungen im Sinne des Kapitels V der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. Nr. L 138 vom 26.5.2016, S. 102) (gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb).

(2) Die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb erfolgt unabhängig von Zuständigkeiten und Befugnissen der Aufsichtsbehörden, Sicherheitsbehörden, Regulierungsbehörden, Strafverfolgungsbehörden, Konformitätsbewertungsstellen, Eisenbahnen, Haltern von Eisenbahnfahrzeugen und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen. Satz 1 gilt nicht im Falle der Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses auf den in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c und Absatz 3 Buchstaben a bis c der Richtlinie (EU) 2016/798 bezeichneten Infrastrukturen; die Untersuchung solcher Ereignisse obliegt den nach Maßgabe des Absatzes 6 Sätze 2 und 3 sich ergebenden Stellen.

(3) Eine Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung hat zur Erfüllung ihrer Aufgaben gegenüber den Eisenbahnen und anderen Beteiligten eines gefährlichen Ereignisses im Eisenbahnbetrieb die Befugnisse einer Eisenbahnaufsichtsbehörde nach § 5a Absätze 4 bis 6, 8a und 9. Darüber hinaus ist der Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung und ihren Bediensteten und Beauftragten auf Verlangen von den Eisenbahnen und anderen Beteiligten eines gefährlichen Ereignisses im Eisenbahnbetrieb

1. ungehinderter Zugang zum Ort des gefährlichen Ereignisses sowie zu Fahrzeugen und Fahrzeugteilen und zu deren Ladung sowie zu der mit dem gefährlichen Ereignis im Zusammenhang stehenden Infrastruktur und den Sicherungsanlagen,
2. die unverzügliche Spurenaufnahme und dokumentierte Entnahme von Gegenständen und Bauteilen zu Untersuchungs- oder Auswertezwecken,

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

3. unverzüglicher Zugang zu Aufzeichnungsanlagen, Aufzeichnungsträgern und sonstigen Aufzeichnungen sowie deren Auswertung,
4. Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung toter oder verletzter Personen oder von Proben solcher Personen,
5. Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der beteiligten Betriebspersonale oder von entsprechenden Proben solcher Personen,
6. ungehinderter Zugang zu allen weiteren sachdienlichen Informationen oder Aufzeichnungen

zu gewähren, soweit dies für die Erreichung des Untersuchungszwecks erforderlich ist. Die Sätze 1 und 2 gelten für Anlagen, Einrichtungen, Fahrzeuge der Bundeswehr und deren Ladung sowie Angehörige der Bundeswehr nur insoweit, wie Belange der militärischen Sicherheit nicht beeinträchtigt werden.

(4) Auf Verlangen einer Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung sind die an gefährlichen Ereignissen beteiligten Eisenbahnen und die für sie tätigen Personen verpflichtet, die Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung bei einer Untersuchung zu unterstützen durch

1. Überführung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in zur weiteren Untersuchung geeignete Werkstätten,
2. Auslesung und Auswertung von fahrzeugseitigen Diagnoseeinrichtungen,
3. Sicherung von Beweisen an der Ereignisstelle und hiervon abgesetzter Infrastruktureinrichtungen wie durch Messzugfahrten sowie Auslesung und Auswertung von Sicherungsanlagen.

Die Möglichkeit eines zivilrechtlichen Rückgriffs auf den Verursacher des gefährlichen Ereignisses bleibt unberührt.

(5) Die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes über die Ermittlung des Sachverhaltes im Verwaltungsverfahren gelten für die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb entsprechend. Eine Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung ist befugt, eine Versicherung an Eides statt zu verlangen. Zeugen und Sachverständige sind zur Aussage oder zur Erstattung eines Gutachtens verpflichtet; § 5a Absatz 5 Satz 3 sowie § 65 Absatz 1 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gelten entsprechend. Zeugen und Sachverständige sind auf Antrag nach Maßgabe des Gesetzes über die Entschädigung von Zeugen und Sachverständigen zu entschädigen.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

(6) Dem Bund obliegt die Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb auf Eisenbahninfrastrukturen, die seiner Eisenbahnaufsicht unterliegen. Der Bund nimmt die Aufgabe der Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung durch die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung wahr. In allen anderen Fällen liegt die Zuständigkeit bei der vom Land bestimmten Stelle.

(7) Die Aufgaben und Befugnisse der für die Strafverfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörden bleiben im Übrigen unberührt.

(8) Die Aufgaben und Befugnisse der für die Gefahrenabwehr zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden bleiben unberührt. Einzelheiten des Vorgehens an der Unfallstelle sind in einer Verwaltungsvereinbarung zu regeln.

§ 5c Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten

(1) Eine Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung darf im Rahmen ihrer Befugnisse nach § 5b Absatz 3 personenbezogene Daten aller an dem gefährlichen Ereignis im Eisenbahnbetrieb beteiligten oder von diesem betroffenen Personen sowie von Zeugen und anderen Personen, die im Rahmen der Untersuchung dieses gefährlichen Ereignisses Aussagen machen, erheben, verarbeiten und nutzen, soweit dies für die Erfüllung des Untersuchungsauftrags nach § 5b Absatz 1 erforderlich ist. Ebenso stellen sie die beteiligten Eisenbahn- und gegebenenfalls Straßenfahrzeuge mit identifizierenden Fahrzeug- und Halterdaten fest.

(2) Personenbezogene Daten im Sinne des Absatzes 1 sind

1. Name und Vorname,
2. Anschrift und Telekommunikationsinformationen,
3. Stellung im Eisenbahnbetrieb oder in der Eisenbahn,
4. die nachgewiesenen Befähigungen gemäß § 54 Absatz 1 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung,
5. Beruf und beruflicher Werdegang,
6. Betriebsdiensttauglichkeit gemäß § 48 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung,
7. Angaben zum aktuellen Gesundheitszustand und zu Vorerkrankungen, soweit hierin ein Bezug zum gefährlichen Ereignis gesehen werden kann.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

(3) Die nach Absatz 1 oder weiteren Vorschriften dieses Gesetzes erhobenen und gespeicherten personenbezogenen Daten, insbesondere vertrauliche Erklärungen, sind durch technisch-organisatorische Maßnahmen gegen unbefugte Nutzung und dabei insbesondere gegen unbefugte Einsichtnahme besonders zu schützen.

(4) Die nach Absatz 1 erhobenen Daten werden entweder automatisiert oder nichtautomatisiert in Akten gespeichert.

§ 5d Vertraulichkeit

(1) Eine Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung darf vorbehaltlich des § 5e die nachstehenden Informationen und Daten zu keinem anderen Zweck als dem einer Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses im Eisenbahnbetrieb freigeben:

1. sämtliche Zeugenaussagen und sonstige Erklärungen, Berichte und Aufzeichnungen (Aufzeichnungen), die von der Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung im Verlauf der Untersuchung des gefährlichen Ereignisses erfasst oder niedergeschrieben worden sind,
2. Informationen, die die Identität von Personen preisgeben, die im Rahmen der Untersuchung des gefährlichen Ereignisses ausgesagt haben, oder
3. Informationen besonders empfindlicher und privater Natur, einschließlich gesundheitsbezogene Informationen über Personen, die von dem gefährlichen Ereignis betroffen sind.

(2) Die Aufzeichnungen werden in den Untersuchungsbericht oder in seine Anhänge nur in zusammengefasster und anonymisierter Form und nur dann aufgenommen, wenn sie von Belang für die Analyse des untersuchten gefährlichen Ereignisses sind.

(3) Eine Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung erteilt ihre Zustimmung zur Teilnahme eines bevollmächtigten Vertreters einer ausländischen Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung, sofern nichts anderes vorgeschrieben ist, nur dann, wenn der bevollmächtigende Staat zugesichert hat, dass er hinsichtlich der Verfügbarkeit der Nachweismittel die Gegenseitigkeit gewährt und dass er im Sinne des Abschnitts V der Richtlinie (EU) 2016/798 eine Freigabe der gewonnenen Unterlagen und Erkenntnisse nur vornimmt, soweit dies unter den Einschränkungen der Absätze 1 und 2 zulässig ist.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

(4) Aussagen einer Person im Rahmen der Untersuchung nach diesem Abschnitt dürfen nicht zu Lasten des Aussagenden verwertet werden.

§ 5e Übermittlung an öffentliche Stellen

(1) Eine Übermittlung der in § 5d Absatz 1 bezeichneten Informationen und Daten an öffentliche Stellen ist zulässig, soweit im öffentlichen Interesse die Übermittlung für

1. die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb,
2. die Erteilung oder die Entziehung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Sicherheitsgenehmigungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen,
3. die Durchführung eines Strafverfahrens und die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit dem gefährlichen Ereignis

erforderlich ist. Ferner ist eine Übermittlung der in § 5d Absatz 1 bezeichneten Informationen und Daten an die zuständigen Polizeibehörden zum Zweck der Information von Angehörigen der vom gefährlichen Ereignis Betroffenen zulässig, soweit dies zur Wahrung berechtigter Interessen dieser Personen erforderlich ist.

(2) Im Falle einer nach Absatz 1 zulässigen Übermittlung sind personenbezogene Daten in den Aufzeichnungen zu anonymisieren, es sei denn, dies wäre mit dem Zweck der Übermittlung unvereinbar. Teile von Aufzeichnungen, die im Sinne des § 5d Absatz 2 belanglos und nicht im Untersuchungsbericht enthalten sind, werden – ausgenommen im Falle des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 3 – nicht übermittelt.

(3) Unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 kann Akteneinsicht gewährt werden, wenn die Übermittlung von Daten einen unverhältnismäßigen Aufwand erfordert oder die die Akteneinsicht begehrende öffentliche Stelle unter Angaben von Gründen erklärt, dass die Übermittlung von Informationen und Daten zur Erfüllung ihrer Aufgabe nicht ausreichen würde. Satz 1 gilt entsprechend für Angehörige der vom gefährlichen Ereignis Betroffenen, wenn dies für ihre Unterrichtung erforderlich ist. § 96 Satz 1 der Strafprozessordnung ist entsprechend anzuwenden.

(4) Unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 Sätze 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1 und unter Berücksichtigung des § 5d können Akten und Berichte der Bundesstelle auf Ersuchen zur Einsichtnahme öffentlichen Stellen übersandt werden,

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

soweit dies für Zwecke der Strafverfolgung, für Zwecke der Rechtspflege und für Verwaltungsverfahren, die mit dem Ereignis und seinen Folgen in unmittelbarem Zusammenhang stehen, erforderlich ist. § 96 Satz 1 der Strafprozessordnung ist entsprechend anzuwenden.

(5) Eine Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung darf Daten im Sinne des § 5c zu den in Absatz 1 Satz 1 genannten Zwecken an ausländische Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstellen und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union übermitteln, soweit dies jeweils zur Erfüllung der in der Zuständigkeit der empfangenden Stellen liegenden Aufgaben erforderlich ist, schutzwürdige Interessen eines Betroffenen nicht beeinträchtigt werden und bei den genannten Stellen ein angemessenes Datenschutzniveau gewährleistet ist. Der Empfänger ist darauf hinzuweisen, dass die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verarbeitet und genutzt werden dürfen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt worden sind.

§ 5f Aufbewahrungs- und Löschungsfristen

(1) Die Frist für die Aufbewahrung von Akten beträgt bei Unfällen mit tödlichem Ausgang 30 Jahre. Alle anderen Akten werden 20 Jahre aufbewahrt.

(2) Automatisiert und nicht automatisiert in Dateien gespeicherte Daten werden bei Unfällen mit tödlichem Ausgang nach Ablauf von 30 Jahren, im Übrigen nach Ablauf von 20 Jahren gelöscht.

(3) Die Frist nach den Absätzen 1 und 2 beginnt mit dem Abschluss der jeweiligen Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses im Eisenbahnbetrieb. § 187 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs und § 2 Absatz 1 bis 6, 8 und 9 des Bundesarchivgesetzes sind anzuwenden.“

Artikel 2

Änderung Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz

Das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

1. § 3 Absatz 1 Nummer 7 wird aufgehoben.

2. Nach § 5 werden folgende §§ 6 bis 8 angefügt:

„§ 6 Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung

(1) Als selbständige Bundesoberbehörde für Aufgaben der Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb im Eisenbahnbetrieb wird die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung errichtet, die dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur untersteht.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bestimmt den Sitz der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung und regelt ihren Aufbau.

(3) Vermögensgegenstände, die zur Erfüllung der Aufgaben der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung aus den Beständen des Bundeseisenbahnvermögens oder des Eisenbahn-Bundesamtes entnommen werden, werden ohne Wertausgleich übertragen. Einzelheiten legt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen fest.

(4) Beamte und Arbeitnehmer des Eisenbahn-Bundesamtes, die zum Zeitpunkt der Errichtung der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung Aufgaben wahrnehmen, die nach § 7 dieser Stelle obliegen, sind von diesem Zeitpunkt an Beamte und Arbeitnehmer bei der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung.

(5) Die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung wird von einem Direktor oder einer Direktorin geleitet.

§ 7 Aufgaben der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung

(1) Die Untersuchung gefährlicher Ereignisse, die dem Bund obliegt, wird durch die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung wahrgenommen.

(2) Der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung obliegen folgende Aufgaben:

1. Entgegennahme und Kategorisierung von Meldungen zu gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb,
2. Untersuchung von gefährlichen Ereignissen,

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

3. Erstellung von Untersuchungsberichten und Veröffentlichung in nicht personenbezogener Form,
4. Unterrichtung der Europäischen Eisenbahnagentur über Einleitung und Ergebnis einer Unfalluntersuchung,
5. Möglichkeit zur Aussprache von Sicherheitsempfehlungen,
6. Erstellung von Jahresberichten über die im Vorjahr durchgeführten Untersuchungen, die ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen und die im Anschluss an frühere Sicherheitsempfehlungen durch die Sicherheitsbehörde und andere Behörden getroffenen Maßnahmen in nicht personenbezogener Form,
7. Durchführung eines aktiven Meinungs- und Erfahrungsaustausches mit anderen Untersuchungsstellen,
8. Erarbeitung und Anwendung eines Programms für die gegenseitige Begutachtung zur Überwachung ihrer Wirksamkeit und Unabhängigkeit,
9. Mitwirkung bei der Untersuchung von gefährlichen Ereignissen nach Aufforderung durch eine Untersuchungsstelle,
10. Abschluss von Vereinbarungen zur gegenseitigen Zusammenarbeit mit den nationalen Strafverfolgungsbehörden und Untersuchungsstellen,
11. Führung einer Datenbank über die gemeldeten gefährlichen Ereignisse im Eisenbahnbetrieb in nicht personenbezogener Form.

§ 8 Übergangsregelungen

(1) Spätestens sechs Monate nach Errichtung der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung finden Wahlen zur Personalvertretung statt. Bis zur Konstituierung des Personalrates werden die Aufgaben der Personalvertretung bei der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung vom Hauptpersonalrat beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wahrgenommen. Der Übergangspersonalrat bestellt unverzüglich den Wahlvorstand für die Durchführung der Personalratswahlen in der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung.

(2) Die Dienstvereinbarungen und Verwaltungsanordnungen im Sinne des § 78 Absatz 1 Nummer 1 des Bundespersonalvertretungsgesetzes des Eisenbahn-Bundesamtes gelten bis zum Abschluss neuer Dienstvereinbarungen für alle Beamtinnen und Beamten sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung fort.“

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

3. Die bisherigen §§ 6 und 7 werden die §§ 9 und 10.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Wesentlicher Inhalt des Gesetzes

Mit dem Fünften Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 16.04.2007 wurde die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29.04.2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) gemäß § 5 Abs. 1f Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) umgesetzt. Dabei wurde in einem Organisationserlass die Leitung der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) im seinerzeitigen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verankert und als operative Stelle die Untersuchungszentrale beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) geschaffen. Eine Organisationsuntersuchung im Jahr 2015 hat gezeigt, dass es sinnvoller ist, die Eisenbahnunfalluntersuchung des Bundes einer selbständigen Behörde zu übertragen. Mit dem vorliegenden Gesetz werden die auf Gesetzesebene erforderlichen rechtlichen Grundlagen geschaffen.

Außerdem werden Vorschriften des Kapitels V der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.05.2016 über Eisenbahnsicherheit umgesetzt.

Schließlich wird das AEG um eine datenschutzrechtliche Vorschrift ergänzt.

Details der Durchführung der Eisenbahnunfalluntersuchung werden in einer Rechtsverordnung (Neufassung der Verordnung über die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb) geregelt.

II. Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a des Grundgesetzes) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 des Grundgesetzes) zu. Die Regelungen sind zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 des GG erforderlich.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

III. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

IV. Erfüllungsaufwand

1. Für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

2. Für die Wirtschaft

Das Gesetz enthält 3 geänderte Mitwirkungspflichten für die Wirtschaft.

Für den Fall, dass eine Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung Untersuchungen zu gefährlichen Ereignissen einleitet, ergeben sich zwar insbesondere für die beteiligten Eisenbahnen Mitwirkungspflichten, die grundsätzlich jedoch keine zusätzlichen Kosten verursachen sollten. Dies ergibt sich bereits aus der Tatsache, dass Eisenbahnen Sicherheitsmanagementsysteme gemäß den Anforderungen des Artikels 9 der Richtlinie (EU) 2016/798 einführen müssen. Hinsichtlich der Unfalluntersuchung müssen die Eisenbahnen – unabhängig von der Tätigkeit der Untersuchungsstellen – hierbei die Anforderungen des Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe i der Richtlinie erfüllen. Zur Unfalluntersuchung stellen die zu erbringenden Mitwirkungspflichten keine besonderen Anforderungen dar, sondern bilden lediglich Selbstverständlichkeiten bei der Unfallaufnahme. Lediglich für den Fall, dass Unternehmen die Notwendigkeit einzelner Untersuchungen in Frage stellen, ist eine Mitwirkungspflicht einschließlich der Kostentragung festzulegen.

Vorschrift	Vorgabe/Informationspflicht (IP)	Fallzahl	Kostenfaktor	Kosten
			pro Fall	jährlich
§ 5b Abs. 4 Nr. 1 AEG	Überführung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen	10/a	-	€ 90 000,-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Erläuterung:

Die Fallzahl orientiert sich an der Fallzahl der bisherigen Fälle der Hilfeleistungen in den Jahren 2014 und 2015.

Es werden hier die Kosten für solche Maßnahmen erfasst, die über die von den Eisenbahnunternehmen im Rahmen ihrer Betreiberverantwortung zu treffenden Maßnahmen hinausgehen. In der überwiegenden Mehrzahl der Fälle sind keine zusätzlichen Kosten zu erwarten, da die Fahrzeuge zur Überprüfung der Einsatzfähigkeit bzw. zur Reparatur der Unfallschäden entsprechenden Werkstätten zugeführt werden müssen. In der Regel werden den Eisenbahnen bezüglich der Werkstattwahl hierbei keine Vorgaben gemacht. Sofern eine Endverwertung der Fahrzeuge vor Ort vorgesehen wird, ist im Allgemeinen auch die Überführung von Fahrzeugteilen (Radsätze etc.) ausreichend. In einem bisher bekannten Ausnahmefall wurden die Überführungskosten der entgleisten Fahrzeuge über die Straße mit ca. 90 000 Euro veranschlagt. Dieser Wert wurde hilfsweise als Jahreswert angegeben.

Die Details der Kostenzuscheidung werden in einer Rechtsverordnung geregelt.

Vorschrift	Vorgabe/Informationspflicht (IP)	Fallzahl	Kostenfaktor	Kosten
			pro Fall	jährlich
§ 5b Abs. 4 Nr. 2 AEG	Auslesung und Auswertung von fahrzeugseitigen Diagnoseeinrichtungen	5/a	€ 2 000,-	€ 10 000,-

Erläuterung:

Die Fallzahl orientiert sich an der Fallzahl der bisherigen Fälle der Hilfeleistungen in den Jahren 2014 und 2015.

Es werden hier die Kosten für solche Maßnahmen erfasst, die über die von den Eisenbahnunternehmen im Rahmen ihrer Betreiberverantwortung zu treffenden Maßnahmen hinausgehen. Zur Kostenabschätzung wurden hilfsweise die Kosten herangezogen, die bei der Zentralen Auswertestelle in Nürnberg für die Auswertung von Fahrtverläufen

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

anfallen. Die Kosten variieren hierbei zwischen einer einfachen Auswertung (ca. 500,- Euro) und einer gutachterlichen Auswertung (ca. 3 000,- Euro).

Die Details der Kostenzuscheidung werden in einer Rechtsverordnung geregelt.

Vorschrift	Vorgabe/Informationspflicht (IP)	Fallzahl	Kostenfaktor	Kosten
			pro Fall	jährlich
§ 5b Abs. 4 Nr. 3 AEG	Sicherung von Beweisen an der Unfallstelle u. a., z. B. durch Messzugfahrten	5/a	€ 6 000,-	€ 30 000,-

Erläuterung:

Die Fallzahl orientiert sich an der Fallzahl der bisherigen Fälle der Hilfeleistungen in den Jahren 2014 und 2015.

Es werden hier die Kosten für solche Maßnahmen erfasst, die über die von den Eisenbahnunternehmen im Rahmen ihrer Betreiberverantwortung zu treffenden Maßnahmen hinausgehen. Die Kosten für eine Messzugfahrt werden auf 750,- Euro/Std. bzw. auf einen Schichtpreis von ca. 6000,- Euro veranschlagt. Es wurde hier für eine Messfahrt einschl. Zuführung des Messfahrzeugs der Schichtpreis angesetzt.

Die Details der Kostenzuscheidung werden in einer Rechtsverordnung geregelt.

3. Für die Verwaltung

a) Erfüllungsaufwand für den Bund

Das Gesetz bewirkt einmaligen Verwaltungsaufwand für die Durchführung der organisatorischen Änderungen.

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand auf Bundesebene beläuft sich auf ca. 105 028 Euro.

Zusätzlicher Personalaufwand entsteht durch die Hebung der A 15-Planstelle des Leiters der BEU nach A 16. Die anzurechnende Differenz ergibt sich aus den Personalkostensätzen des BMF. Außerdem entsteht ein jährlicher Mehraufwand für die Wahrnehmung der

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Erarbeitung und Anwendung eines Programms für die gegenseitige Begutachtung der Untersuchungsstellen gemäß Artikel 22 Absatz 7 Satz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798. Die Höhe des Mehraufwands lässt sich noch nicht genau festlegen, da er von der Ausgestaltung des Programms und der Festlegung der Kriterien für die Begutachtung abhängt. Es wird jedoch geschätzt, dass 1 Dienstposten A 14 ausreicht. Damit ergeben sich Mehraufwendungen in Höhe von 93 424 Euro(entsprechend Rundschreiben des BMF). Im Übrigen werden die Aufgaben durch die bisher damit betrauten Personale wahrgenommen bzw. Verwaltungsaufgaben vom EBA auf die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen übergehen.

Vorschrift	Vorgabe für die Verwaltung	Fallzahl	Personalaufwand in Euro	Personalaufwand in Euro	Sachaufwand in Euro	Sachaufwand in Euro
			jährlich	pro Fall	jährlich	einmalig
§ 6 BEVVG	Errichtung der BEU	1	11 604,- +93 424,-	-	-	
Erläuterung: Die einmaligen Kosten der Überführung der EUB in die BEU werden vom EBA als marginal eingeschätzt, da keine Veränderungen der gegenwärtigen Dienstorte oder der Ausstattung der vorhandenen Arbeitsplätze anfällt.						

Der Mehrbedarf an Personal- und Sachmitteln wird im Einzelplan 12 ausgeglichen. Die diesbezügliche Planstelle A 14 ist im Bundeshaushalt 2017 berücksichtigt.

b) Erfüllungsaufwand für die Länder

Keiner.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

V. Weitere Kosten

Wenngleich eine exakte Quantifizierung der entstehenden Kosten noch nicht möglich ist, sind doch Auswirkungen zumindest auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

VI. Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz zur Neuordnung der Eisenbahnunfalluntersuchung berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

VII. Auswirkungen von gleichstellungsrelevanter Bedeutung

Das Gesetz wurde auf Gleichstellungsrelevanz geprüft. Die enthaltenen Regelungen haben keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

B. Besonderer Teil – zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 2 Absatz 23)

Die Definition fasst die in der Richtlinie (EU) 2016/798 genannten „Unfälle und Störungen im Eisenbahnbetrieb“ zu dem im Folgenden verwendeten Begriff „gefährliche Ereignisse“ zusammen.

Zu Nummer 2 (§ 5)

Zu Buchstabe a

Die bisherigen Absätze 1f und 1g beschreiben die Organisation der Eisenbahn-Unfalluntersuchung als Aufgabe des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und ermöglichen die Beauftragung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) bzw. die Bildung einer im EBA organisatorisch angegliederten Untersuchungsstelle, die fachlich dem BMVI untersteht. Diese Regelungen sind bei der Einrichtung einer Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung aufzuheben. Die Neuregelung der Sachverhalte erfolgt in § 5b.

Zu Buchstabe b Doppelbuchstabe aa

Redaktionelle Änderung infolge der Definition in § 2 Absatz 23.

Zu Buchstabe b Doppelbuchstabe bb

Der vorangehende Satz 2 erlaubt den Ländern, die Eisenbahnaufsicht, die Befugnis zur Erteilung von Genehmigungen sowie die Eisenbahn-Unfalluntersuchung dem Bund zu übertragen. Gemäß Artikel 22 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 ist die Unfalluntersuchung unabhängig von der Eisenbahnaufsicht durchzuführen, so dass die Nennung des EBA in Satz 4 durch die Nennung der nach dem Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz zuständigen Behörde des Bundes zu ersetzen ist.

Zu Buchstabe b Doppelbuchstabe cc

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Redaktionelle Folgeänderung auf Grund der Änderungen in Absatz 2 durch das Siebte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27. Juni 2012 (BGBl. I S. 1421).

Zu Nummer 3 (§ 5a)

Zu Buchstabe a

Im bisherigen Absatz 1 Nummer 2 wird den Eisenbahnaufsichtsbehörden die Aufgabe zugeschrieben, gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb zu untersuchen. Nach Artikel 22 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 ist die Eisenbahn-Unfalluntersuchung jedoch unabhängig von der Eisenbahnaufsicht durchzuführen. Die Vorschrift der Nummer 2 ist daher aufzuheben und die Formulierung des Satzes 2 entsprechend anzupassen. § 5b Absatz 2 Satz 2 erlaubt Abweichungen für bestimmte Infrastrukturen.

Zu Buchstabe b

Im bisherigen Absatz 4 Nummer 4 wird den Eisenbahnaufsichtsbehörden die Befugnis erteilt, Gegenstände sowie Aufzeichnungen zur Untersuchung gefährlicher Ereignisse in amtliche Verwahrung zu nehmen. Die Untersuchung gefährlicher Ereignisse gemäß Artikel V der Richtlinie (EU) 2016/798 muss jedoch unabhängig von den Eisenbahnaufsichtsbehörden erfolgen. Gleichwohl soll die Möglichkeit der amtlichen Verwahrungnahme durch die Eisenbahnaufsichtsbehörden erhalten bleiben, sowohl für ihre eigene Tätigkeit als auch in Amtshilfe für die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstellen oder die Staatsanwaltschaft. Dem entspricht die vorgesehene Änderung.

Zu Buchstabe c

Folgeänderung auf Grund der Aufhebung der § 5 Absätze 1f und 1g.

Zu Buchstabe d

Die Vorschrift betrifft die Untersuchung gefährlicher Ereignisse und wird daher § 5b Absatz 5.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Zu Nummer 4 (§§ 5b bis 5f)

§ 5 b Absatz 1 Satz 1 benennt die Aufgabe der Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung und stellt den Bezug zum europäischen Recht her.

Absatz 2 Satz 1 setzt die in Artikel 22 Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 geforderte Unabhängigkeit der Unfalluntersuchung um. Die dort genannten „entgelterhebenden Stellen“ und „Zuweisungsstellen“ werden in der Vorschrift nicht übernommen, da sie im Geltungsbereich dieses Gesetzes als selbständige Stellen nicht existieren. Satz 2 erlaubt bei gefährlichen Ereignissen auf den in Artikel 2, Absatz 2 Buchstabe c sowie Absatz 3 Buchstabe a bis c der Richtlinie (EU) 2016/798 genannten Infrastrukturen, von dieser Regelung abzuweichen.

Absatz 3 regelt die Befugnisse der Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung. Neben den Befugnissen, die auch für Eisenbahnaufsichtsbehörden zu gewähren sind, wird die Aufzählung der Befugnisse gemäß Artikel 21 Absatz 2 der Richtlinie übernommen, wobei Buchstabe f und g zusammengefasst werden. Satz 3 berücksichtigt die Sicherheitsbelange der Bundeswehr.

Absatz 4 beschreibt erweiterte Mitwirkungspflichten der Eisenbahnen bei der Unfalluntersuchung. Für den Fall, dass eine Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung Untersuchungen zu gefährlichen Ereignissen einleitet, ergeben sich zwar insbesondere für die beteiligten Eisenbahnen Mitwirkungspflichten, die grundsätzlich jedoch keine zusätzlichen Kosten verursachen sollten. Dies ergibt sich bereits aus der Tatsache, dass Eisenbahnen Sicherheitsmanagementsysteme gemäß den Anforderungen des Artikels 9 der Richtlinie (EU) 2016/798 einführen müssen. Hinsichtlich der Unfalluntersuchung müssen die Eisenbahnen – unabhängig von der Tätigkeit der Untersuchungsstellen – hierbei die Anforderungen des Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe i der Richtlinie erfüllen und gefährliche Ereignisse melden, untersuchen sowie auswerten, um hieran anschließend notwendige Vorbeugungsmaßnahmen ergreifen zu können.

Zur Unfalluntersuchung stellen die zu erbringenden Hilfsdienste keine besonderen Anforderungen dar, sondern bilden lediglich Selbstverständlichkeiten bei der Unfallaufnahme (Auslesung/Auswertung von Aufzeichnungs-/Diagnoseeinrichtungen, in Augenscheinnahme sowie Vermessung von Oberbau und Fahrzeugen) ab. Dies betrifft nicht nur Sachverhaltsfeststellungen an der Unfallstelle selbst, sondern auch in räumlich entfernten Infrastruktureinrichtungen wie z. B. Betriebszentralen oder Zentralstellwerken.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Für den Fall, dass Unternehmen – nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund parallel laufender strafrechtlicher Ermittlungen – die Notwendigkeit einzelner Untersuchungen in Frage stellen, z.B. weil sie befürchten, dass durch diese Untersuchungen belastendende Feststellungen getroffen werden könnten, ist eine Mitwirkungspflicht einschließlich der Kostentragung festzulegen. Eine analoge Regelung enthält § 24 Absatz 3 des Gesetzes über die Untersuchung von Unfällen und Störungen bei dem Betrieb ziviler Luftfahrzeuge.

Absatz 5 übernimmt die Regelungen des bisherigen § 5a Absatz 7.

Absatz 6 legt die Zuständigkeiten des Bundes und der Länder bei der Eisenbahn-Unfalluntersuchung fest und benennt die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) als zuständige Behörde des Bundes. Den Ländern wird für die von ihnen beaufsichtigten Eisenbahninfrastrukturen die Möglichkeit eröffnet, Landesstellen für Eisenbahnunfalluntersuchung einzurichten, die BEU mit der Wahrnehmung dieser Aufgabe zu beauftragen (§ 5 Absatz 2 Satz 2 ff.) oder in den in Absatz 2 Satz 2 genannten Fällen eine andere Stelle zu bestimmen, die die Unfalluntersuchung durchführt.

Absatz 7 stellt die Unabhängigkeit der Tätigkeit der für Strafverfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörden von der Durchführung der Eisenbahn-Unfalluntersuchung heraus.

Absatz 8 berücksichtigt die Bedürfnisse der für die Gefahrenabwehr zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden. Zur gleichzeitigen Wahrung der Unabhängigkeit der Eisenbahn-Unfalluntersuchung müssen sich die beteiligten Behörden auf ein koordiniertes Vorgehen an der Unfallstelle einigen. Damit dies nicht in jedem Einzelfall erfolgt, ist eine Verwaltungsvereinbarung zu treffen.

§ 5c bis § 5f regeln in Anlehnung an §§ 33 bis 36 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten, die Datenübermittlung an öffentliche Stellen sowie Aufbewahrungs- und Löschungsfristen.

Zu Artikel 2 (Änderung Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz)

Zu Nummer 1 (§ 3 Abs. 1 Nr. 7)

Folgeänderung der Aufhebung des § 5 Absatz 1g Allgemeines Eisenbahngesetz.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Zu Nummer 2 (§§ 6 bis 8)

§ 6 Absätze 1 und 2 regeln die Einrichtung der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung als selbständige Bundesoberbehörde gemäß Artikel 22 der Richtlinie (EU) 2016/798 und ermächtigen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Vornahme der organisatorischen Maßnahmen.

Absatz 3 regelt die sachliche Ausstattung mit den für die Aufgabenwahrnehmung erforderlichen Mitteln und das Vorgehen bei der Überleitung aus dem Bestand des EBA.

Absatz 4 regelt die Überleitung der Beamten und Arbeitnehmer zur Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung analog zu § 2 Absatz 4 bei der Einrichtung des EBA.

Absatz 5 regelt die Einstufung des Behördenleiters oder der Behördenleiterin in den Stellenplan des Haushalts.

§ 7 Absatz 1 stellt analog zu § 5b Absatz 8 Satz 2 Allgemeines Eisenbahngesetz die Zuständigkeit der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung dar.

Absatz 2 zählt die Aufgaben der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung auf, die sich im Einzelnen aus Artikel V der Richtlinie (EU) 2016/798 ergeben:

Nr. 1 gemäß Artikel 20 Abs. 2 Satz 2,

Nr. 2 gemäß Artikel 20,

Nr. 3 gemäß Artikel 24 Absatz 1 und 2,

Nr. 4 gemäß Artikel 25,

Nr. 5 gemäß Artikel 26,

Nr. 6 gemäß Artikel 24 Absatz 3,

Nr. 7 gemäß Artikel 22 Absatz 7 Satz 1 und 2,

Nr. 8 gemäß Artikel 22 Absatz 7 Satz 3 ff.

Nr. 9 gemäß Artikel 23 Absatz 1 Satz 2,

Nr. 10 gemäß Artikel 21 Absatz 2 und Artikel 23 Absatz 1 Satz 6.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Die Führung einer Datenbank gemäß Nr. 11 ist erforderlich, um Gemeinsamkeiten verschiedener gefährlicher Ereignisse im Hinblick auf Hergang oder Ursache sowie die Veränderungen der Häufigkeit von gefährlichen Ereignissen zu erkennen. Die bisherige Aufgabe „Führung einer Statistik“ wird hier neu gefasst zur Vermeidung von Verwechslungen mit den Unfallstatistiken nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe h der Verordnung (EG) Nr.91/2003, die vom Statistischen Bundesamt erhoben werden.

§ 8 Absatz 1 dient zur Sicherstellung einer lückenlosen Vertretung der Beschäftigten durch den Personalrat. Für die Bildung einer Jugend- und Auszubildendenvertretung, die Bestellung einer Vertrauensperson für die schwerbehinderten Menschen sowie die Bestellung einer Gleichstellungsbeauftragten wird die regelmäßige Personalstärke im Sinne von § 57 BPersVG, § 94 SGB IX und § 19 BGleiG nicht erreicht. Es gelten daher die gesetzlichen Bestimmungen.

Absatz 2 regelt die Fortgeltung der Dienstvereinbarungen und Verwaltungsanordnungen des Eisenbahn-Bundesamtes für die innerdienstlichen, sozialen und persönlichen Angelegenheiten der Beschäftigten bis von der neuen Dienststelle selbstständige Regelungen getroffen wurden.

Zu Nummer 3 (§§ 9 und 10)

Es handelt sich um eine Folgeänderung auf Grund der Einfügung der neuen §§ 6 bis 8.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Stellungnahme
des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Eisenbahnunfalluntersuchung

Der Bundesrat hat in seiner 953. Sitzung am 10. Februar 2017 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 5a Absatz 1 Satz 2 AEG)

Nummer 4 (§ 5b Absatz 1, Absatz 2 Satz 2 AEG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) In Nummer 3 ist § 5a Absatz 1 Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Sie haben dabei insbesondere die Aufgabe,

1. Gefahren abzuwehren, die beim Betrieb der Eisenbahn entstehen oder von den Betriebsanlagen ausgehen, und
2. gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb zu untersuchen, soweit es sich dabei nicht um gefährliche Ereignisse handelt, deren Untersuchung gemäß § 5b Absatz 1 den Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung obliegt."

b) Nummer 4 ist wie folgt zu ändern:

aa) § 5b Absatz 1 ist wie folgt zu fassen:

"Die Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung untersuchen Unfälle und Störungen im Sinne des Kapitels V der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. Nr. L 138 vom 26. Mai 2016, S. 102) (gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb) mit Ausnahme der gefährlichen Ereignisse auf den in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c und Absatz 3 Buchstaben a bis c der Richtlinie (EU) 2016/798 bezeichneten Infrastrukturen."

bb) § 5b Absatz 2 Satz 2 ist zu streichen.

Begründung:

Ziel des Gesetzentwurfes ist, die bisher dem BMVI unterstellte und beim Eisenbahn-Bundesamt angesiedelte Eisenbahnunfalluntersuchungsstelle des Bundes, der die nach Kapitel V der Richtlinie durchzuführende Untersuchung von Unfällen und Störungen im Eisenbahnbetrieb obliegt, neu zu strukturieren und ihr mehr Unabhängigkeit einzuräumen (Begründung A. Allgemeiner Teil, I Wesentlicher Inhalt des Ge-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

setzes). Für die Länder und die von ihnen wahrgenommenen Aufgaben der Eisenbahnaufsicht sollen nach der Gesetzes-begründung dagegen keine Änderungen bewirkt werden.

Die Eisenbahninfrastrukturen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind derzeit als Netze des Regionalverkehrs im Sinne des § 2 Absatz 19 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom Geltungsbereich der Sicherheitsrichtlinie ausgenommen. Dies soll unter Nutzung der europarechtlich zulässigen Ausnahmen nach Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c und Absatz 3 Buchstaben a bis c der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit weiterhin so bleiben.

Daher müssen die Eisenbahnaufsichtsbehörden auch künftig die Befugnis haben, alle gefährlichen Ereignisse zu prüfen, die sich auf Infrastrukturen ereignen, die vom Geltungsbereich der Sicherheitsrichtlinie ausgenommen sind. Dies ist nur möglich, wenn diese Aufgaben weiterhin in § 5a AEG aufgeführt werden. Die Regelungen zur Neuausrichtung der Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung in § 5b Absatz 2 sind im Gegenzug auf die Aufgaben nach der Sicherheitsrichtlinie zu beschränken. Die Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung haben nunmehr ausschließlich die Aufgabe, die gefährlichen Ereignisse zu untersuchen, die sich auf Eisenbahninfrastrukturen im Geltungsbereich der Sicherheitsrichtlinie ereignen. Die in § 5b Absatz 2 Satz 2 enthaltene Ausnahme von den Vorgaben zur Unabhängigkeit der Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung ist somit entbehrlich und wird gestrichen. Diese Änderungen setzen das vom Bund angestrebte Ziel, lediglich eine organisatorische Neuausrichtung der Bundesstelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung zu ermöglichen, ohne in die Aufgaben und Befugnisse der Länder einzugreifen, möglicherweise besser um als die Formulierungen des Gesetzentwurfes.

2. Zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 5b Absatz 7 AEG)

In Artikel 1 Nummer 4 sind in § 5b Absatz 7 die Wörter "im Übrigen" zu streichen.

Begründung:

§ 5b Absatz 7 AEG-E regelt unter anderem das Verhältnis der Stellen für
Eisenbahn-Unfalluntersuchung zu den Strafverfolgungsbehörden. Die Wörter "im Übrigen" lassen sich dabei dahingehend missverstehen, dass es Bereiche gibt, in denen die Aufgaben und Befugnisse der Strafverfolgungsbehörden nicht unberührt bleiben, sondern den Stellen für die Durchführung der Eisenbahn-Unfalluntersuchung die Letztentscheidungskompetenz zukommt. Um die verfassungsrechtlich verankerte Effektivität der Strafverfolgung nicht zu beeinträchtigen, darf es jedoch nicht zu widersprüchlichen Anordnungen oder gar zur Beeinträchtigung von Beweismitteln zu Lasten der Strafverfolgungsbehörden kommen.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Nach der Begründung des Gesetzentwurfes stellt § 5b Absatz 7 AEG-E zwar "die Unabhängigkeit der Tätigkeit der für Strafverfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörden von der Durchführung der Eisenbahn-Untersuchung heraus"; dies sollte sich jedoch auch unzweideutig im Gesetzeswortlaut widerspiegeln.

In Erwägungsgrund 38 der Richtlinie (EU) 2016/798 vom 11. Mai 2016 sowie Artikel 21 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798 ist zwar geregelt, dass die Eisenbahn-Unfalluntersuchung unabhängig von jeder gerichtlichen Untersuchung durchgeführt wird. Offen bleibt jedoch, welcher Untersuchung im Konfliktfall der Vorrang zukommt. Vorrangig sollte diejenige im Rahmen eines strafprozessualen Verfahrens sein, damit sie - im Konfliktfall - ohne Beeinträchtigung durch die Untersuchung der Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung erfolgen kann.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Gegenäußerung

der Bundesregierung

zu der Stellungnahme des Bundesrates vom 10. Februar 2017 zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Eisenbahnunfalluntersuchung (BR-Drs. 800/16 – (Beschluss))

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Ziffer 1 (Artikel 1 Nummer 3 - § 5a Absatz 1 Satz 2 AEG und Nummer 4 - §5b – neu – Absatz 1, Absatz 2 Satz 2 AEG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates mit den Maßgaben zu,

- in § 5a Absatz 1 Satz 2 Nummer2 die Wörter „den Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung“ durch die Wörter „der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung“ zu ersetzen,
- in § 5b – neu – Absatz 1 die Wörter „Die Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung untersuchen“ durch die Wörter „Die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung untersucht“ zu ersetzen,
- an § 5b – neu – Absatz 1 nach dem Wort „Infrastrukturen“ ein Komma und die Wörter „soweit diese nicht zu Eisenbahninfrastrukturen des Bundes gehören“ einzufügen und
- in § 5b – neu – Absatz 2 nach dem Wort „Eisenbahnbetrieb“ die Wörter „gemäß Absatz 1“ einzufügen.

Im Gesetzesentwurf der Bundesregierung sind unter dem Begriff „Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung“ alle Stellen zu verstehen, die Eisenbahnunfälle untersuchen, also auch die zuständigen Länderbehörden. Bei der Formulierung gemäß Stellungnahme des Bundesrates bleibt in den genannten Vorschriften als einzige Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung die Bundesstelle.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Die Anfügung an § 5b Absatz 1 in der Fassung der Stellungnahme des Bundesrates ist erforderlich, damit Anschlussgleise der Bundeswehr und anderer Bundeseinrichtungen unter die Zuständigkeit der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung fallen, auch wenn sie zu den in Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2016/798 genannten Infrastrukturen gehören.

Die Einfügung in § 5b Absatz 2 ist erforderlich, um einen Widerspruch mit § 5a Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 in der Fassung der Stellungnahme des Bundesrates auszuschließen.

Zu Ziffer 2 (Artikel 1 Nummer 4 - § 5b – neu – Absatz 7 AEG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu. Die Streichung verdeutlicht die Gleichrangigkeit der Befugnisse der für Strafverfolgung und die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörden und den Stellen für Eisenbahn-Unfalluntersuchung

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.